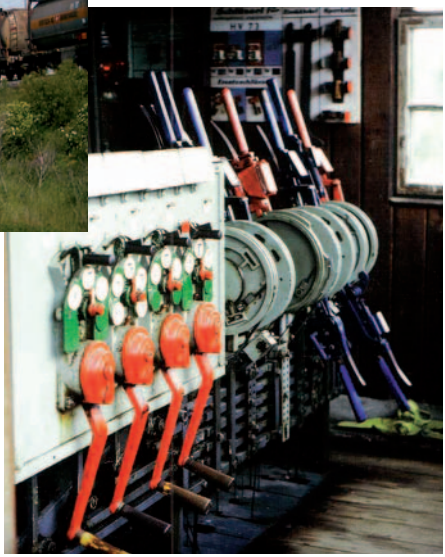
die Fahrmotoren und der Transformator, im ganzen Zug verteilt. Beim ICE 3 kannst du deshalb dem Lokführer bei der Arbeit zuschauen, ebenso bei der S-Bahn!

Gekuppelte ICE

Stellwerk Dorsfeld

Infopunkt 7:

Im Stellwerk werden Weichen und Signale eingestellt. Dadurch wird die Zugfolge geregelt. Mit Hebeln und Seilzügen wurden die Signale früher eingestellt. Dann folgten elektromechanische Stellwerke.



Stellwerk früher

Elektromechanisches Stellwerk

Das moderne elektronische Stellwerk Dorsfeld wurde 2002 gebaut und wird von der Betriebszentrale in Duisburg aus ferngesteuert. Schwere Hebel oder Drucktasten wurden dabei durch Computer und Maus ersetzt. Am Computerarbeitsplatz wird die Technik im Stellwerk Dorsfeld und an der Strecke gesteuert. Der Fahrdienstleiter regelt den Betrieb auf der Strecke, er ist trotz aller Computer „Herr über Weichen und Signale“ **(siehe auch Foto S. 34)**.

Der weitere Verlauf des Radweges entlang des Überholbahnhofs Dorsfeld

Infopunkt 8: Bahnhof Dorsfeld Kinderseite

Willst du mehr über die Eisenbahn wissen?

Wir haben dich hier ganz bewusst neben den Gleisen an einer Pferdekoppel anhalten lassen, weil die Geschichte der Eisenbahn auch etwas mit Pferden zu tun hat. Vorläufer der heutigen Schienenbahnen waren Spurrillen in antiken Straßen, die den damaligen Fahrzeugen eine gewisse Führung ermöglichten. Zunächst sind solche Spurrillen durch den Verschleiß der Straßenoberfläche entstanden, später wurden sie geplant aus der gepflasterten Oberfläche herausgearbeitet. Diese Spurrillen waren im Römischen Reich sehr verbreitet.

Vor etwa 300 Jahren kam man dann auf die Idee, Schienen aus Eisen zu bauen. Auf Eisenschienen rollen glatte Eisenräder so gut, dass viele schwere Wagen gezogen werden können – früher von Pferden, heute von Lokomotiven.

1769 gelang es Nicolas Cugnot, einen „Dampfwagen“ zu bauen. Es war die erste Maschine, die sich aus eigener Kraft auf einer Straße bewegte, aber sie hatte drei Räder und war sehr schwerfällig. Als 1821 die erste Genehmigung für den Bau einer pferdebetriebenen „tramroad“ zwischen Stockton und Darlington in England erteilt wurde, schlug George Stephenson vor, die Bahn mit eisernen Schienen zu bauen. Eine erste Strecke wurde am 27. September 1825 mit der von Stephenson gebauten Lokomotive „Nr. 1“ eröffnet. Erstmals wurden mit einer Lokomotive auch Personen befördert. Die Spurweite der Strecke betrug 1435 mm und wurde in der Folge zum Standard bei den meisten Eisenbahnen der Welt.

George Stephenson nannte seine Lok Nr 1 später „Locomotion“, seine zweite Lok nannte er „Rocket“. Rocket war 1830 die erste Eisenbahn, die regelmäßig Personen beförderte. Sie fuhr zwischen Liverpool und Manchester.

Adlernachbau

Adler neben ICE im Museum

Fünf Jahre später wurde in Deutschland der „Adler“ berühmt. Mit diesem Zug wurde am 7. Dezember 1835 die erste deutsche Zugstrecke von Nürnberg nach Fürth eröffnet. Der Adler schaffte 40 Kilometer in der Stunde – für die damalige Zeit eine ungeheure

Geschwindigkeit. Heute ist der „Adler“ im Nürnberger DB Museum zu bewundern. Die Erfindung der Eisenbahn machte es möglich, dass Menschen schneller reisen konnten, als sie es mit der Kutsche, dem Pferd oder zu Fuß gewohnt waren. Man konnte plötzlich Orte besuchen, die zuvor nur schwer erreichbar waren. Das Reisen und die Eisenbahn wurden immer beliebter und so wurden immer mehr Schienen verlegt und neue Städte entstanden.

Heutzutage werden die Dampfloks nur noch selten als besondere Attraktion gefahren. Auf den Schienen fahren nun meist Züge, die mit Strom angetrieben werden. Auf diese Idee kam Ende des 19. Jahrhunderts der Deutsche Werner von Siemens. Diese „Elektrischen Lokomotiven“ (oder auch E-Loks) sind schneller, leiser und sauberer als die alten Dampfloks.

E-Loks funktionieren mit Strom. Über den Schienen laufen Stromleitungen. Ein Stromabnehmer auf dem Dach des Zuges berührt die Leitungen, so dass der Strom in die Lok kommen kann und die Fahrmotoren der E-Lok betrieben werden können. Es gibt aber auch Strecken ohne Stromleitungen – dort fahren dann Dieselloks oder Dieseltriebwagen.

Achtung – Bitte merken! Stromleitungen sind gefährlich! Du darfst nie in die Nähe solcher Leitungen kommen! Auch Drachen darf man nie in der Nähe von Stromleitungen steigen lassen.

Der im Text erwähnte „Adler“, die erste deutsche Eisenbahn, wurde von der Bahn nachgebaut. Ein Exemplar steht in der Halle des Verkehrsmuseums in Nürnberg. Ein zweiter, fahrtauglicher Nachbau wurde im September 2005 bei einem Brand zerstört und soll nun zur Erinnerung wieder neu nachgebaut werden.

Abfahrttafel in Horrem beim Weltjugendtag 2005

Infopunkt 9: Bf Horrem

Der Bahnhof Horrem ist Endpunkt des Bahnradweges. Nach dem großen Umbau des Bahnhofs im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahn und Schnellfahrstrecke bis Ende 2002 hat der Bahnhof 7 Gleise auf der Achse Köln-Aachen mit vier Bahnsteigen und ein Gleis mit einem Bahnsteig für die Züge Richtung Bergheim. Außerdem gibt es noch das Bogengleis, welches von Köln her kommend Zügen als Verbindung Richtung Bergheim dient. Hier gibt es noch keinen Bahnsteig, jedoch ist ein solcher in Planung.

Da die Hochgeschwindigkeitszüge ICE und Thalys mit bis zu 250 km/h zwischen Köln und Düren fahren, gibt es ein durchgehendes Gleispaar ohne Bahnsteige in der Mitte des Bahnhofs als Schnellfahrstrecke und daneben jeweils die Bahnsteiggleise der Fernbahn. Unabhängig davon verläuft parallel die zweigleisige S-Bahnstrecke am Bahnhofsgebäude entlang.

Während des Weltjugendtages 2005 jedoch gab es auch einen Bahnsteig an Gleis 7. Hunderttausende Pilger zu transportieren, war für die Bahn eine große Kraftanstrengung. So interessante Direktverbindungen wie am 21.8.05 sieht man in Horrem so bald sicher nicht mehr auf den Abfahrtsplänen. Die Pilger zogen ebenso wie die Medien ein durchweg positives Fazit des Weltjugendtages.

Kids 9: Die Sicherungssysteme

Die Bahn ist ein außergewöhnlich umweltfreundliches Verkehrsmittel, da Eisenräder auf Schienen gut rollen und somit wenig Energie brauchen und weil viele Menschen gemeinsam reisen. Mehr zum Thema „Bahn und Umwelt“ findest du bei *www.bahn.de*.

Die Bahn ist außerdem ein außergewöhnlich sicheres Verkehrsmittel. Wir erzählen euch hier abschließend noch etwas über die Sicherheitseinrichtungen der Bahn. Durch moderne Stellwerkstechnik wird sichergestellt, dass ein Gleis nur von einem Zug befahren wird und es so nicht zu Zusammenstößen kommen kann.

Neues Stellwerk

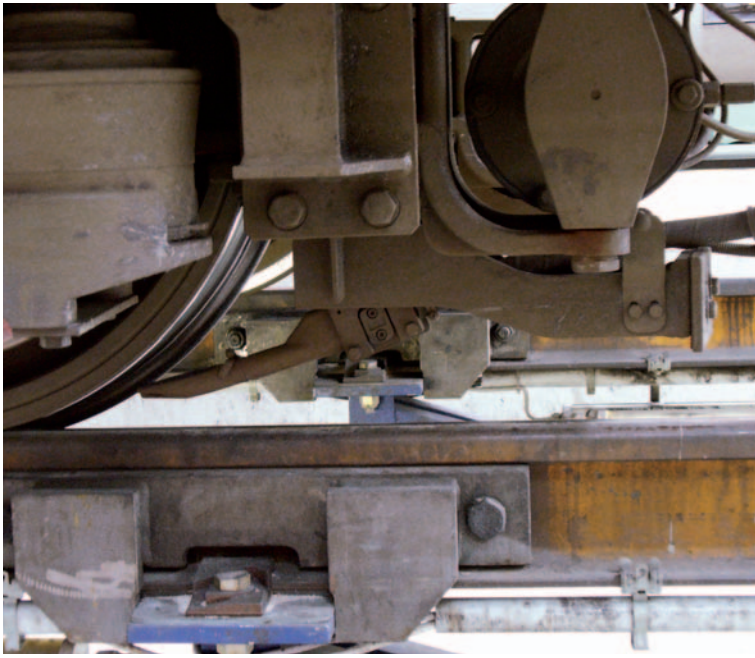
Damit ein Zug nicht ohne einen aufmerksamen Lokführer fährt, gibt es eine Sicherheitsfahrschaltung, die SIFA. Der Lokführer muss ständig mit einem Fuß oder einer Hand auf einen Taster drücken und der Anlage so zeigen, dass er da ist und aufpasst.

Er muss aber alle 30 Sekunden einmal los lassen und wieder neu drücken. Er signalisiert dem Zug so, dass er nicht nur anwesend, sondern auch fit ist. Hätte er einen Herzinfarkt oder etwas Ähnliches, würde der Zug von alleine anhalten!

Magnet am Zug

Auch das Verhalten an Signalen wird überwacht. Mittels der Magnete an Signalen kommen Informationen in den Zug. Der Lokführer muss teilweise Taster betätigen, um das Erkennen des Signals zu bestätigen. Es wird auch überprüft, ob er richtig bremst und es

wird verhindert, dass er an „Halt“ zeigenden Signalen einfach so vorbeifährt. Diese wichtige Anlage heißt PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung). Natürlich muss bei hohen Geschwindigkeiten auch eine besondere Technik eingesetzt werden, die den Zug pausenlos steuert und überwacht – die Linienzugbeeinflussung (LZB).



Sandstreuer: Sand wird durch ein Rohr vors Rad gestreut und verbessert so die Bremskraft

All diese Anlagen sorgen für einen sehr sicheren Bahnbetrieb! Gute Fahrt!

Info 10: Verlosung

Kinder und Jugendliche, die den Radweg von Düren nach Horrem gefahren sind und den Adress- und Fragebogen ausgefüllt abschicken, nehmen an einer Verlosung teil.

Zum Jahresende 2007 verlosen wir zwei Hauptpreise:

Einen Kindergeburtstagsgutschein von uns im Wert von 99,-€ und ein Schönes-Wochenende-Ticket. Außerdem gibt es Eintrittskarten für die „Erftlagune“ und einige Spiele für die Kinder bis 12 Jahre und CD’s der Aktion „Deiner“ mit cooler Musik für die Jugendlichen. Auch in den Folgejahren gibt es Verlosungen.

Bahnradweg von Horrem bis Köln

In Horrem beginnt die Anschlussroute für die etwas sportlicheren Fahrerinnen und Fahrer in Richtung Köln. Auf der Anschlussroute gibt es keine Erläuterungsstationen mehr und es geht sehr bergauf. Außerdem hat man in Köln mit starkem Verkehr zu rechnen. Deshalb ist sie für Kinder nicht zu empfehlen.
War die Route bis hier fast durchgängig geteert und sehr flach, so geht es nun ins Gelände. Die Fortsetzung des Radweges von Horrem über Frechen-Königsdorf nach Köln wird von der Stammstrecke kommend beschrieben!

Sie kommen aus Richtung Sindorf und folgen zunächst der Radwegebeschilderung Richtung Bahnhof Horrem! In Horrem zweigt kurz vor dem Bahnhof an einer Kreuzung nach rechts die Radroute nach Frechen ab. Fahren Sie rechts der Beschilderung nach auf dem straßenbegleitenden Radweg bergauf. Sie sehen dann links zweimal eine Beschilderung Richtung Neu-Bottenbroich. Rund 200 Meter hinter der Bushaltstelle gelangen Sie an eine Stelle, an der Sie die Straße überqueren können und an der Sie dann direkt gegenüber auf einem Wanderweg auf die Röttgenhöhe zu fahren. Sollten Sie an die Autobahn kommen, sind Sie einige Meter zu weit gefahren! Der Wanderweg führt auf die Röttgenhöhe zu und direkt rechts daran vorbei in Richtung Frechen-Königsdorf. Das nächste Wegstück führt nun recht nahe an der Autobahn vorbei.
Sie fahren bergan und dann durch den Tunnel unter der Kohlebahn durch. Diese Bahn versorgt das relativ

Tunnel unter der Kohlebahn

unbekannte RWE Kraftwerk Goldenberg mit Hambacher Braunkohle. Kurz hinter dem Tunnel treffen Sie auf eine Weggabelung. Fahren Sie geradeaus auf dem mittleren der drei Wege bis in die deutliche Rechtskurve. Hier geht es **gleich rechts** weiter nach Frechen-Königsdorf.

Einen kurzen Abstecher empfehlen wir jedoch nach links bis zum großen Brückenbauwerk der Nord-Süd-Kohlenbahn über die DB Strecke. Das ist ein interessanter Blick!

Kohlebahn-Brücke

Horremer Tunnel

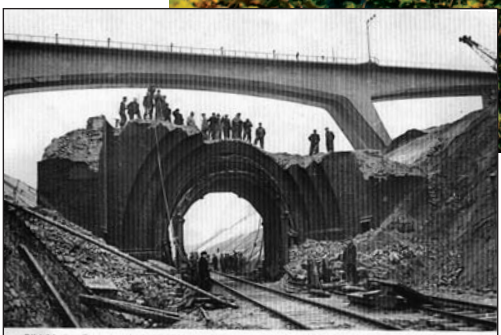


Bild 24: Der Rest einer bergmännischen Meisterleistung seinerzeit: Das Westportal des Tunnels kurz vor dem Abbruch 1955. Dahinter die neue Spannbetonbrücke der (Braunkohlen-)Nord-Süd-Bahn. **Foto: BD Köln**

Bild 25: Abbruch des Groß-Königsdorfer Tunnels und Ersatz durch Geländeeinschnitt 1954/55. Zeitweise war der Betrieb eingleisig. **Foto: Dedenbach**

Die Strecke von Lövenich bis Aachen wurde am 1.9.1841 eröffnet. Auf der Strecke gab es neben dem 20 Meter hohen und 260 Meter langen Viadukt in Aachen und drei kleineren Tunneln zwischen Aachen und Eschweiler auch den damals längsten Tunnel Deutschlands mit 1623 Metern. Er begann hier. Die Überwindung des Villerückens bei Horrem war damals eine besondere Herausforderung. Der Tunnel zwischen Horrem und Frechen Königsdorf wurde auf Grund größerer Schäden 1955 vollständig

Historisches Bild vom Tunnel

abgebrochen. 1966 erfolgte die Elektrifizierung von Aachen bis Köln mit 15 kV 16 2/3 Hz und am 15.12.2002 wurden dann die Ausbaustrecke und die S-Bahnstrecke Düren-Köln im derzeitigen Standard eröffnet.

Zurück zur Route: Auf dem Weg nach Frechen-Königsdorf kommen Sie im Wald an eine markante Abzweigung mit einer Bank. **Dort müssen Sie sich zwischen zwei Routenmöglichkeiten entscheiden!** Wollen Sie noch mehr über die Bahnstrecke erfahren, das vermutlich älteste Bahnhofsgebäude sehen oder an einer Bahnstation auf den Zug umsteigen, so fahren Sie hier links herab!
Sind Sie sicher, dass Sie die 18 Km bis zum Hbf schaffen und wollen die grünere und ruhigere Route wählen, fahren Sie an der Abzweigung geradeaus weiter auf die **Alternativroute / Stadionroute (s.u.)**, die jedoch nicht mehr an der Bahn entlang führt! Diese Alternative ist vor allem für werktags unsere Empfehlung, denn dann ist der motorisierte Verkehr in Köln echt nervig!

Fortsetzung Standardweg:

In Frechen-Königsdorf an der ersten Brücke über die Gleise auf die Nordseite wechseln, an der Kreuzung dann rechts durch den Ort (mit Einkaufsmöglichkeiten) und am Eingang des Haltepunktes vorbei bis zur großen Überführung, die

Sie wieder auf die Südseite führt. An der Fußgängerampel auf den Fuß- und Radweg entlang der Gleise wechseln und zwischen Bahn und Straße Richtung Köln fahren. Sie kommen zum Haltepunkt Weiden West an der Bonnstraße, der zur WM 2006 fertig wurde.

Hier endet der besonders schöne Teil des Bahnerlebnisradweges und Sie können mit der S-Bahn zurück fahren! Die Rückfahrt mit der S-Bahn in Richtung Düren ist ab Weiden mindestens stündlich zu Minute 43 möglich. Samstags wird ein 30 Minuten-Takt gefahren, also verkehrt ein zweiter Zug zur Minute 13 Richtung Düren. Montags-Freitags gibt es zwischen Köln und Sindorf einen 20 Minuten-Takt, wobei der Zug um 3 Minuten nach zu bestimmten Zeiten auch bis Düren durchfährt. Infos: www.bahn.de
Außerdem haben Sie ab hier nochmals die Möglichkeit, auf die sog. Stadionroute, einen markierten Radweg der Stadt Köln, abzuzweigen. Dazu müssen Sie etwas nach Süden fahren und dann der roten Radwegebeschilderung Richtung Köln-Zentrum folgen. (Siehe Radwegekarte!)

Fortsetzung Standardweg: Fahren Sie von Weiden West entlang der Aachener Straße Richtung Köln hinein und biegen vor dem Einkaufszentrum Weiden links in die Goethestraße Richtung Bahnhof Lövenich ab. Fahren Sie vom Haltepunkt Lövenich (Nordseite) auf der Brauweilerstraße bis an die Tankstelle in der Ortsmitte Lövenich und dann rechts in die Kölner Straße. Es wird das Gewerbegebiet Lövenich durchquert. Hinter der Brücke über die BAB A1 (Straße verzweigt sich dort nach links und rechts) geradeaus weiter auf den Fuß- und Fahrradweg. Durchqueren Sie die Siedlung Egelspfad auf einem schönen Weg durch eine Parkanlage. Dort besteht nochmals eine schöne Rastmöglichkeit! Der Fahrradweg kreuzt die Straße „Am Lindenweg“ und führt dann direkt nördlich neben die Bahnstrecke. An der Kreuzung mit der Belverderestraße liegt rechter Hand das Haus Belvedere, das älteste oder eines der ältesten Bahnhofsgebäude Deutschlands von 1839. Hier in Müngersdorf endete das erste Teilstück der Bahnstrecke Köln-Aachen-Antwerpen. Auf der Straßenbrücke daneben lässt sich

das Geschehen auf den Gleisen beobachten. Der Name Belvedere rührt von der schönen Aussicht.

Bahnhof Müngersdorf

An Belvedere überqueren Sie die Belvederestraße und fahren geradeaus in den Wald. Nach den engen Kurven unter der Eisenbahnstrecke hindurch, dahinter direkt links über den Militärring hinweg. Der Militärring wurde in den siebziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts als Verbindungsstraße der äußeren Fortifikationen (dass bedeutet die Forts, die Wehranlagen der Stadt) gebaut und ist an dieser Stelle heute autobahnähnlich ausgebaut.

Ein kurzes Stück der Widdersdorfer Straße folgen. Nun links in die Vitalisstraße abbiegen, in Höhe des Haltepunktes Müngersdorf-Technologiepark unter der Bahnstrecke her. Nach einer Rechtskurve wird die Güter-Gürtelbahn der HGK überquert. Diese Strecke verbindet die KFBE (Köln-Frechen-Benzelrather-Eisenbahn, mit Anschluss an das Rheinbraun-Netz) mit den Güterbahnhöfen Ehrenfeld und Nippes. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen im Norden weitere anschließende Strecken in die neuen Industriegebiete der sechziger Jahre (Fordwerke usw.) sowie den Niehler Hafen hinzu. Die Vitalisstraße führt anschließend durch Industriegebiete und dann – nach Kreuzung der Vogelsanger Straße – durch Wohngebiete.

Linker Hand kommt ein etwas unansehnliches Hochhaus, hier endet die Vitalisstraße. Über einen Parkplatz an die Venloer Straße fahren. Etwas rechts finden Sie auch einen Abgang in den U-Bahnhof Äußere Kanalstraße. Es lohnt sich, einmal hinunterzugehen: Der Name ist keine Fiktion, sondern rührt davon, dass unter der Äußeren Kanalstraße der äußere Hauptabwassersammler von Köln

Abwasser-Röhren im U-Bahnhof

verläuft. Dieser besteht aus drei riesigen Röhren, die unverkleidet quer durch den U-Bahnhof hindurch laufen. Eine pfiffige Architektur, die Sie sich einmal anschauen können!

Leuchtturm von Köln

Nach rechts auf die Venloer Straße, dann an der nächsten Kreuzung halbrechts in die Helmholtzstraße bis zur Bahnunterführung fahren. Direkt dahinter links in die Vogelsanger Str. und wieder links in die Heliosstr., vorbei am „Leuchtturm von Köln“. Der Sage nach hatte ein aus Norddeutschland stammender Fabrikant in Köln Heimweh und baute daher auf sein Fabrikgebäude diesen nicht gerade kleinen Leuchtturm, der übrigens tadellos funktioniert! Am Bahnhof Ehrenfeld wieder unter der Bahn durch auf die Nordseite, rechts entlang der Strecke. Direkt nach dem Abbiegen von der Venloer Straße ist rechts der neuere westliche Zugang des Bahnhofs Ehrenfeld zu sehen, der als Verknüpfung mit dem U-Bahnhof Venloer Straße/Gürtel gedacht ist. Eine Gedenktafel neben dem Zugang zu den Bahnsteigen erinnert an die Ermordung von Zwangsarbeitern und Widerstandskämpfern an dieser Stelle im

Jahre 1944. Weiter geht es parallel neben der Bahnstrecke her. Sehr gut können an dieser Stelle die Gewölbe des Eisenbahnviadukts durch Ehrenfeld erkannt werden. Einige dienen kleinen Handwerksbetrieben oder als Lager. Ursprünglich war der Viadukt viergleisig, er wurde dann mit der S-Bahn sechsgleisig ausgebaut, wobei die Bögen erfreulicherweise originalgetreu verbreitert wurden. Ein für Ehrenfeld ganz charakteristisches Bauwerk, auch wenn es den Ort zerschneidet. Leider war man allerdings bei der Brücke der Bahnstrecke über die Venloer Straße nicht so sensibel. Das alte Bauwerk der vier älteren Gleise ist eine gemauerte Bogenbrücke. Daneben baute man für die S-Bahn eine eckige Betonbrücke. Sie überqueren den Gürtel. Weiter, direkt neben der Bahnstrecke, auf der Hüttenstraße bleiben. Weiter östlich wird die Subbelrather Straße gekreuzt, auf dieser Straße fährt oberirdisch die Stadtbahnlinie 5. Um dort alte Straßenbahnwagen durch größere Stadtbahnfahrzeuge ersetzen zu können, musste in den achtziger Jahren die Straßenunterführung unter der Eisenbahnstrecke aufwändig abgesenkt werden. Wir kreuzen die Subbelrather Straße und fahren geradeaus in die Liebigstraße.

Gedenktafel in Ehrenfeld

Rechts in die Parkanlage neben der Herkulesstraße. Der Park neben der Straße sieht schön aus und bietet Ihnen Rastplätze. Er entstand nach Abdeckelung der direkt darunter verlaufenden BAB A 57 – einem Mahnbeispiel einer Autobahn, die völlig brutal mitten in ein dicht bebautes Stadtgebiet hereingeklotzt wurde. Nach Unterquerung der Eisenbahnstrecke kommt die Autobahn auf der Südseite der Bahnstrecke ans Tageslicht.

Direkt hinter der Bahnunterquerung scharf rechts und dann in einem 180-Grad-Bogen die Rampe hinauf und parallel neben der Eisenbahn über die Autobahn hinweg. Weiter entlang der Straße „Am Gleisdreieck". Sie sehen hier ein großes Stahlbrückenbauwerk, welches 2002 gebaut wurde, um die S-Bahn, die bis Köln auf der Südseite fährt, mit der S-Bahn Stammstrecke in Köln (auf der Nordseite des Bahnhofs) zu verbinden. Am Ende der Straße den Überweg über die Innere Kanalstraße nehmen und auf der anderen Seite geradeaus in den Wald (Fuß- und Radweg). Es folgt der (sehr steile!) Anstieg auf den Herkulesberg, sozusagen die Bergetappe am Ende der Tour. Der Herkulesberg ist ein Trümmerberg und wurde nach dem Zweiten Weltkrieg aufgeschüttet. Oben auf dem Berg am Pilz rechts abbiegen und dann links zur blauen Brücke. Dort empfehlen wir einen Abstecher von nur wenigen Metern geradeaus. An einer Wiese haben Sie einen tollen Blick auf den Bahnhof Köln West und die Südstadt. Über die bemerkenswerte Brücke geht es über die Gleise des Kölner Westrings hinweg. Von der Brücke kann sehr schön das Geschehen auf den Bahngleisen der Strecke Köln-Bonn beobachtet werden, Sie sehen auch den Betriebsbahnhof Köln. Auf der anderen Seite der Brücke liegt der Kölner Mediapark, ein Stadtentwicklungsgebiet auf der Fläche des alten Güterbahnhofs Gereon. Einige Zeichen des Güterbahnhofs lassen sich noch erkennen, z.B. das alte, denkmalgeschützte Stellwerk mitten in einem tollen Spielplatz! Nach links in den Mediapark und durch den Park hindurch fahren. Am Saturn auf der Maybachstraße unter den Gleisen her, kurz rechts, auf dem Hansa-

ring kurz links und dann über Lübecker Straße und Eigelstein zum Hauptbahnhof. Die Tour endet an der Rückseite des Hbf am Breslauer Platz, wo Sie auch die Fahrradstation finden!

Beschreibung der Alternativroute (Stadionroute):

Auf dem Weg zwischen Horrem und Frechen-Königsdorf kommen Sie im Wald an eine markante Abzweigung mit einer Bank. Ab hier geradeaus geht es auf die grüne und ruhigere Route zum Hbf (etwa 18 km). Fahren Sie durch den Wald herab nach Frechen-Königsdorf.

Fahrradständer in der Fahrradstation

An der Einmündung rechts fahren und direkt wieder links. An nächster Einmündung wieder rechts und hinter dem großen Flachbau wieder links herab zur großen Straße.

Dort rechts und bald über die Straße nach links (immer der Radwegebe-

schilderung Köln-Zentrum / Stadion folgend) nach Köln. Vorbei am Stadion und auf überraschend grünen Wegen kommen Sie so bis an den Aachener Weiher mit einem sehr schönen Biergarten und Liegeflächen. Nun geht es auf die restlichen und wegen des starken Verkehrs unangenehmsten drei Kilometer der Route. Der Beschilderung folgend fahren Sie am Neumarkt vorbei zum Heumarkt und am Rheinufer entlang zum Hbf, dem Endpunkt des Bahnradweges!

Die Figurengruppe „Kantaur und Najade“ von Georg Grasegger fasst das Rundbecken am Ende des Clarenbachkanals an der Stadionroute ein.

Der Kölner Hauptbahnhof

Blick auf den Kölner Hauptbahnhof, im Hintergund sieht man den Kölner Dom

Im Jahre 1859 wurden der erste Bahnhof an dieser Stelle und die zweigleisige Dombrücke, die sog. Mausefalle, als erste Verbindung zur rechten Rheinseite in Betrieb genommen. Die Bahnsteighalle ist mit den Abmessungen 260x90x30 Meter eine der größten in Deutschland und wurde 1894 fertig gestellt und steht unter Denkmalschutz. An die Bahnsteighalle wurden erst später in Richtung Rhein transparente Vorhallendächer angebaut. Die viergleisige Hohenzollernbrücke ersetzte 1911 die Dombrücke, sie wurde jedoch am Ende des 2. Weltkrieges zerstört und dann 1948 zweigleisig und 1959 viergleisig wieder hergestellt. 1989 kamen für die S-Bahnstrecke nochmals zwei Gleise hinzu.

In den Kriegen wurde der Bahnhof beschädigt bzw. teilweise zerstört. 1957 konnte dann ein modernes Empfangsgebäude mit großer Glasfassade eröffnet werden, welches bei den letzten Umbaumaßnahmen vorsichtig restauriert und saniert wurde. Auch dieses Gebäude steht heute unter Denkmalschutz.

Der Kölner Hauptbahnhof hat 11 Gleise. Insgesamt gibt es 5,5 km Gleise im Hbf. Die Bahnsteige sind bis zu 520 Meter lang und mit Buchstaben in verschiedene

Bereiche unterteilt, damit bis zu drei Züge hintereinander stehen können. Nur so lässt sich die große Zahl von Fahrgästen überhaupt bewältigen. Fahrtreppen, Gepäckbänder und Aufzüge führen auf jeden Bahnsteig und an 28 Stationen stehen rund 300 Kofferkulis zur Benutzung bereit.

Ca. 220.000-250.000 Reisende und Besucher zählt der Bahnhof. An Spitzentagen wie Karneval sind es über 300.000 Menschen. Im Jahr macht das über 80 Mio. Reisende, das sind fast doppelt so viele Menschen wie im Frankfurter Flughafen!

Der gesamte Betriebsablauf wird vom Zentralstellwerk gesteuert und überwacht, welches man bei der Einfahrt in den Bahnhof von Westen kurz vor dem Hauptbahnhof sieht. Mit 115 Weichen und rund 270 Lichtsignalen werden die Züge sicher „auf die Reise geschickt". Drei Fahrdienstleiter regeln den Lauf der Züge im Hauptbahnhof und zu den zahlreichen benachbarten Bahnhöfen hin. Die rechnergestützte Fahrgastinformationsanlage, die Kundenmonitore auf den Bahnsteigen und die große Anzeige in der Bahnhofshalle werden ebenfalls von hier aus bedient und es erfolgen die Ansagen durch die Zugansager. Seit 1990 wird auch der Betrieb auf der S-Bahn-Strecke zwischen Köln Mülheim und Köln Nippes vom Stellwerk Köln Hbf aus gesteuert. Im Bahnhof verkehren täglich rund 1200 Züge, hinzu kommen Rangierfahrten.

Seit 1994 ist der Servicepoint in der Haupthalle zentrale Anlaufstelle für alle Kunden mit Fragen oder Problemen. Der gesamte Servicebereich wird in der 3 S-Zentrale koordiniert. 3 S steht für Sicherheit, Sauberkeit und Service. Zur Unterstützung der Koordinationsaufgaben dieser Zentrale und zur Steigerung der Sicherheit ist der Kölner Hauptbahnhof mit einer Kameraüberwachungsanlage ausgestattet. Jede wichtige Ecke des Hauptbahnhofs und alle Rufsäulen auch in kleineren Bahnhöfen der Umgebung lassen sich mit einer Kamera beobachten.

Eine weitere Besonderheit ist die unterirdische Schließfachanlage. Mit der modernsten Anlage Europas werden Koffer in kürzester Zeit vollautomatisch in

Der Haupteingang und (rechts) die unterirdische Schließfachanlage

eine Abstellbox im 2. Untergeschoss befördert. Der Kunde bekommt eine kleine Karte mit einer Codierung und kann mit dieser Karte sein Gepäck später wieder abholen. Dabei ist es ganz egal, an welchem der 9 Automaten das Gepäck aufgegeben wurde, eine Abholung ist an jedem Automaten möglich.

Seit der umfangreichen Umbauarbeiten vor einigen Jahren ist der Bahnhof auch ein großes und attraktives Einkaufszentrum mit langen Öffnungszeiten und reichhaltigem kulinarischem Angebot auf rund 15.500 Quadratmetern Verkaufsfläche geworden! Testen Sie es doch einfach mal in Ruhe bei Ihrem nächsten Besuch!

Im Bahnhof arbeiten rund 1000 Menschen, davon 700 in den Colonaden-Geschäften, rund 100 im DB-Reisezentrum und rund 160 beim Bahnhofsmanagement (incl. Serviceteams). Nicht gezählt sind hierbei all die vielen Mitarbeiter der Transportbereiche, die sich ja nur zeitweise hier aufhalten (wie Lokführer, Zugbegleiter etc.) und die Bundespolizisten.

Der Verkehrsclub mit Klimaschutzfaktor

Das Gesicht der Erde bestimmen Sie.

Es kommt nicht nur darauf an, womit Sie fahren.
Sondern auch, welchen Verkehrsclub Sie unterstützen.
VCD – der einzige mit Klimaschutzfaktor.
Zeit zum Wechseln!

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

030/280351-0 · www.vcd.org

Neugierig? VCD-Info anfordern!

☐ Ja, ich will mehr Informationen über den VCD.

Name

Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ und Wohnort

Einfach Coupon ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und einsenden an:
VCD, Kochstraße 27, 10969 Berlin,
Fax 030/280351-10

INT36

Die Rückfahrt!

Informationen für Kinder:

Auch auf der Rückfahrt wollen wir dir noch einige Dinge erklären. Zunächst brauchst du vielleicht noch eine Fahrkarte!? Es gibt an Bahnhöfen meistens zwei Arten von Automaten. Der Automat mit dem großen Display (wie ein Computerbildschirm) ist sehr vielseitig. Du kannst dort Auskünfte bekommen, Fernfahrkarten und Verbundfahrscheine kaufen oder bestellte Karten abholen.
Zahlen kann man da allerdings nur mit Karte. Daneben gibt es den Nahverkehrsautomaten mit vielen Tasten. Am Nahverkehrsautomaten suchst du dir zunächst das Ziel in der Zielübersicht und gibst die Nummer über die Tastatur ein. Nun weiß der Automat, wo du hin möchtest und schlägt dir eine Einzelfahrt für Erwachsene vor. Dann suchst du dir die Art der Fahrkarte über die Tasten. Wenn du mit mehreren Personen unterwegs bist, bietet sich z.B. das Minigruppenticket an. Für bis zu 5 Personen gilt dieses günstige Ticket.
Du kennst ja aus dem Bahnhof Düren schon die Notrufsäulen. Erinnerst du dich? Und was ist bei einem Notfall im Zug? Klaro – auch dann sagst du dem Personal Bescheid. In einer S-Bahn gibt es jedoch meistens keine Zugbegleiter.

Notbremse und Notrufanlage

Deshalb gibt es an den Türen Notrufanlagen, mit denen du aus jedem Zugteil während der Fahrt mit dem Lokführer sprechen kannst. Wenn du da drückst, bekommt der Lokführer es angezeigt. Er meldet sich über den Lautsprecher an der Türe bei dir und hört, was du sagen willst! Wer der Bahn hilft, Beschädigungen aufzuklären, bekommt von ihr eine Belohnung!

Eine weitere Noteinrichtung im Zug dient dazu, den Zug im Notfall anzuhalten. Es ist die _____

Diese braucht man eigentlich nur, wenn es bei der Abfahrt Unregelmäßigkeiten an den Türen gibt. Bei einem Feuer im Zug aber solltest du möglichst den nächsten Bahnhof abwarten, denn auf der Strecke ist Hilfe meist schwer möglich! Sage lieber über die Notrufanlage Bescheid. Schaue dir diese im Zug mal genau an! Findest du sie auch in deiner S-Bahn?

Streckenbeschreibung:

Nachdem Sie auf der Hinfahrt die Sichtweise vom Rad aus hatten, erfolgt nun die Rückfahrt im Zug. Die Beschreibung erfolgt in Fahrrichtung Düren gesehen! Schon kurz nach der Abfahrt in Köln erreichen Sie den Haltepunkt Hansaring (Ausstieg links). Auf der linken Seite sehen Sie dort den Betriebsbahnhof, in dem Züge geparkt, gereinigt, gewartet und repariert werden. In der großen hellgrauen Halle befindet sich dazu die Werkstatt, in der nachts ICE´s und tagsüber S-Bahnen der Baureihe 423 gewartet werden.

Sie passieren die Wendeanlage Hansaring, in der die Züge der S-Bahn Linie 13 und der „Oberbergischen Bahn“ die Richtung wechseln.

Sie fahren anschließend über ein Überführungsbauwerk, unter dem die S-Bahn-Strecke von Nippes, die beiden Ferngleise Aachen-Köln und die Güterzuggleise von Nippes nach Köln-Süd verlaufen. Es geht nun auf der Südseite der Strecke Köln-Aachen nach Ehrenfeld (Ausstieg links) und weiter bis Müngersdorf Technologiepark (Ausstieg links).

Kurz hinter dem heutigen Haltepunkt war der historische Bahnhof Müngersdorf, an dem bei Streckeneröffnung „Endstation“ war. Im Jahre 1835, also etwa zeitgleich mit der ersten Bahnfahrt in Deutschland, wurde die „Rheinische Eisenbahngesellschaft“ gegründet, mit dem Ziel, eine Eisenbahnverbindung zwischen Köln und Antwerpen zu schaffen. Es gab zunächst erbitterte Streitigkeiten über die Linienführung, die zunächst über Jülich vorgesehen war. Die Eröffnung der Strecke von Köln bis Müngersdorf war am 2.8.1839. Die Rheinische Eisenbahn betrieb zunächst 7 km.

Es geht weiter nach Lövenich (Ausstieg links). Noch vor Erreichen des Haltepunktes gibt es hier an den Ferngleisen eines der wenigen Überholgleise.

Der nächste Halt ist Weiden West (Ausstieg links). Dieser Haltepunkt wurde im Sommer 2006 zur WM fertig gestellt und bietet die Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahnlinie 1, die auf der Aachener Strasse direkt am Stadion hält und über Neumarkt und Deutz Richtung Bensberg fährt.

Frechen Königsdorf (Ausstieg links) hieß früher einmal Großkönigsdorf, wurde dann aber umbenannt, weil früher die Stadt Frechen in keinem der Bahnhofsnamen vorgekommen ist.

Zwischen Frechen-Königsdorf und Horrem war einmal ein Tunnel. Er war damals mit 1623 Metern der längste Tunnel Deutschlands. Die Überwindung des Villerückens mittels des Tunnels bei Horrem war eine besondere Herausforderung! Der Tunnel wurde auf Grund größerer Schäden 1955 vollständig abgebrochen und es entstand ein schmaler Einschnitt. Beim Ausbau der Strecke von zwei auf vier Gleise und eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h (von 1998 bis 2002) wurde der Einschnitt verbreitert.

In Horrem ist der Ausstieg rechts. Kurz nach dem Ende der Bebauung fahren Sie an einem Wäldchen vorbei und über die Erft und den Erftkanal und erreichen dann Sindorf (Ausstieg links). Zwischen Sindorf und Buir ist die S-Bahnstrecke eingleisig! Nach der Abfahrt sehen Sie rechts einen der wenigen beim Streckenausbau verbliebenen Güterverkehrsanschlüsse und fahren dann unter der Autobahn 4 hindurch. Anschließend kommt an den Ferngleisen der Überholbahnhof Dorsfeld. Je Richtung gibt es ein Überholgleis.

Da es keine Verbindung zur S-Bahn-Strecke gibt, ist hier jedoch der „Flaschenhals“ im S-Bahn-Betrieb. Ist eine S-Bahn verspätet, so muss der Gegenzug zwangsläufig warten, bis der rund 9 Kilometer lange Abschnitt frei ist. Um dieses Problem abzuschwächen, wurde vor Buir auf 1,4 Kilometern ein zweites Gleis für die S-Bahnen gebaut. Haltepunkt Buir: (Ausstieg rechts). Sie kommen nun in den Kreis Düren und erreichen den Haltepunkt Merzenich (Ausstieg links). Nun wird es noch einmal ein kleines Stück eingleisig. Zwischen Merzenich und Düren sehen Sie links das Naturschutzgebiet Vorbahnhof, wo früher das Bahnbetriebswerk Düren stand. Im Bahnhof Düren kommen die S-Bahnen auf den Gleisen 5 oder 6 an, so dass der Ausstieg rechts oder links sein kann, was aber vom Tonband angesagt wird. Anschluss Richtung Aachen mit Regionalexpresslinien 1 + 9 von Bahnsteig 1.

Bis demnächst einmal! Ihr MOVE Team

Antwortbogen / Verlosung

Kinder und Jugendliche, die den Radweg von Düren nach Horrem gefahren sind und dieses Blatt bis zum Jahreswechsel ausgefüllt abschicken, nehmen an einer Verlosung teil. Jedes Jahr gibt es einige Preise zu gewinnen!

Zum Jahresende 2007 verlosen wir z.B. zwei Hauptpreise:

- Einen Gutschein für einen Kindergeburtstag bzw. eine Bahnhofsführung von uns im Wert von 99,-€.
- Ein Schönes-Wochenende-Ticket.
- Außerdem gibt es einige Spiele für die Kinder bis 12 Jahre und CD's der Aktion „Deiner" mit cooler Musik für die Jugendlichen.

UNSERE ADRESSE:
Mobilitätsberatung MOVE im VCD
Postfach 101803
52318 Düren

Beantworte folgende Fragen:

1) Datum der Radtour: _____

2) Der Kreis Düren wurde von der Eisenbahn im Jahr _____ erschlossen.

3) Das Alter der Strecke ist somit _____ Jahre!

4) Thema Rufsäulen im Bahnhof:

Die blaue Seite ist für _____

Die rote Seite ist nur für _____

5) Wo fährt der Spieleland-Express von Düren aus hin?

_____

6) Wann wurde das BW Düren abgerissen? _____

Ein Lokführer kann nicht „mal eben anhalten". Deshalb ist es auch gefährlich und streng verboten, unbefugt in die Nähe von Gleisen zu gehen!

7) Wie weit ist der Bremsweg einer S-Bahn auf der Strecke Düren-Horrem etwa, wenn diese volle Geschwindigkeit fährt? _____

Wie viele Runden um einen normalen Sportplatz wären das? _____

Rechne aus, wie viele Runden du um den Sportplatz rennen musst, um den Bremsweg eines ICE bei Tempo 300 abzulaufen!

Antwort: _____ Runden um den Sportplatz entsprechen dem Bremsweg eines ICE mit Tempo 300!

8) Meine Fahrzeit mit dem Fahrrad zwischen den beiden Brücken war

_____

9) Wo arbeiten die Fahrdienstleiter für die Strecke zwischen Köln und Düren?

In der Betriebszentrale in _____

10) Damit ein Zug nicht ohne einen aufmerksamen Lokführer fährt, gibt es eine wichtige Sicherheitseinrichtung.

Das ist die _____

Eine Noteinrichtung im Zug dient dazu, den Zug im Notfall anzuhalten.

Es ist die _____

Was fandest du an diesem Bahnradweg gut? Was hat dir gut gefallen? Was hat Spaß gemacht?

_____

_____

_____

Was fandest du doof, was sollen wir ändern, oder was fehlte dir an Informationen? Meine „Was ich Euch noch sagen wollte“ Mitteilung:

_____

_____

_____

Nun noch Name und Adresse hinschreiben und abschicken!

_____

_____

_____